LA QUESTION

DU

CANAL DE BEAUHARNOIS.

MONTREAL

DES PRESSES A VAPEUR DE „LA MINERVE,"

1873

LA QUESTION DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

I.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

L'origine d'un canal pour éviter les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau remonte presqu'à l'enfance de la colonie.

Sous la domination française, il paraît, d'après le savant rapport de l'hon. M. Chapais, fait au moment de la Confédération, que quatre écluses en pierres, ayant 2 pieds et demi d'eau sur les seuils, furent construites dans le but de permettre aux bateaux de remorquer 30 à 40 quarts de fleur. Cet ouvrage a dû être fait vers la fin du règne français ; car, en 1721, Charlevoix n'en fait pas mention dans la narration du voyage qu'il fit alors en canot d'écorce de Montréal à Kingston, en remontant le fleuve et plus particulièrement les rapides des Cèdres, qui, dit-il, ont été ainsi nommés à cause des nombreux cèdres que l'on y trouva sur la côte, mais qui avaient presque complètement disparu. Pendant longtemps, sous le régime britannique, ces écluses furent connues sous le nom de *Old French Locks*.

En 1804, des améliorations considérables furent faites par le gouvernement impérial aux écluses du Côteau et des Cascades. Un canal d'un demi-mille, avec trois écluses, au lieu des anciennes écluses françaises, fut creusé aux Cascades.

En 1817, toutes ces écluses furent élargies par le *Royal Staff Corps* de manière à permettre le passage de bateaux capables de porter 80 à 100 quarts de fleur, et depuis cette époque, elles furent désignées sous le nom de *Canaux Militaires*.

Vers 1832, une somme de $40.405.83 fut dépensée pour faire un nouveau canal d'un quart de mille au village des Cèdres et en commencer un autre un peu plus haut que l'Ecluse et le Fort du Côteau du Lac. Ce n'est qu'en 1841 que ce canal fut terminé par M. McBain. La distance était de ⅜ de mille, avec une écluse en bois de 120 x 15, et 4 pieds

d'eau sur les seuils, construite sur la terre d'un nommé French.

A cette époque, les vastes prairies de l'Ouest commençaient à être colonisées. L'on jetait les premières fondations de cette ville merveilleuse que l'on appelle aujourd'hui Chicago ; et l'on ne tarda pas à reconnaître que le St. Laurent était naturellement destiné à devenir le grand débouché des vastes produits de l'Ouest. Cependant l'esprit le plus clairvoyant aurait pu à peine prévoir que trente ans plus tard, il s'agirait d'ouvrir des canaux capables de recevoir des navires tirant 12 pieds d'eau.

De 1830 à 1844, l'attention publique se dirigea de temps à autre vers l'amélioration de la navigation du St. Laurent. Les autorités administratives comprirent que l'avenir et la prospérité du pays dépendaient de la construction des canaux. Des explorations furent faites et le résultat fut le chaînon des canaux actuels.

Alors comme aujourd'hui, la difficulté du choix entre la rive nord et la rive sud, pour éviter les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau, se fit sentir. Les sentiments furent partagés ; mais je crois rester dans les bornes de la stricte vérité en affirmant que toutes les explorations, qui furent faites, furent favorables à la rive sud, tant au point de vue de la navigation et du commerce que de l'économie.

Cette route fut choisie en 1842 ; les travaux furent commencés dans le printemps de la même année, et le 11 octobre 1845, le canal de Beauharnois fut ouvert au trafic.

Depuis lors, la construction d'un canal aux Cèdres a rencontré peu de partisans. M. Masson, ex M. P. pour Soulanges, est à peu près la seule personne qui se soit jamais donné la peine de la demander de temps à autre dans l'intérêt des habitants de la localité.

Il fallait toute l'activité et l'esprit d'entreprise du député actuel de Soulanges, pour faire revivre cette vieille question d'un canal sur la rive nord.

M. Lanthier a été le candidat des partisans de ce canal ; il a été élu comme devant être le champion quand même de

cette cause désespérée. Aussi, comme il le dit dans une lettre publiée dans la *Minerve* du 24 mars dernier, son premier acte politique a été " d'engager l'Exécutif à réparer l'erreur de 1842."

M. Lanthier a mis tout en œuvre pour atteindre son but. Grâce à l'appui qu'il trouva dans les articles de la *Minerve*, écrits par M. Oscar Dunn, natif du comté de Soulanges, y ayant des intérêts nombreux et faisant même partie de la députation du comté, qui tout récemment faisait valoir les avantages de la rive nord auprès du Gouvernement, la question du canal des Cèdres est devenue à l'ordre du jour.

Bien entendu, l'exemple d'un organe du Gouvernement aussi influent a trouvé des imitateurs, qui ne savaient pas ce qui se passait derrière le rideau.

Des requêtes recommandant l'entreprise furent en même temps imprimées et répandues dans tout le pays. Quelques-unes couvertes de noms intéressés à la navigation des vapeurs,—chose assez facile à obtenir—sont revenues à Ottawa, et de suite le député de Soulanges cria très haut que le commerce demandait le canal des Cèdres au lieu de l'élargissement du canal de Beauharnois.

En face de toutes ces intrigues, de ces influences et de ces efforts, les habitants du comté de Beauharnois comprirent que leurs droits acquis étaient menacés, et ils résolurent de les faire valoir devant le pays. A une assemblée publique tenue à Valleyfield, dont l'initiative leur appartient, je fus chargé de soutenir leurs intérêts.

Enfant du Comté de Beauharnois, je ne pouvais refuser la tâche honorable qui m'était donnée, toute importante qu'elle fût. J'ai donc pris sa cause et je commençai à la défendre, comme je la défends encore aujourd'hui, gratuitement et de toutes mes forces. Une vive discussion a été engagée avec MM. Lanthier, Harwood, M. P. pour Vaudreuil, L. H. Masson, ci-devant député pour Soulanges, le Dr. Fortier de St. Clet, dans le journal même qui avait ouvert la campagne en faveur d'un canal sur la rive nord. C'est la substance de cette discussion que je désire résumer dans cette brochure.

Mes adversaires ont différemment jugé mes motifs d action. Les uns me supposent des intérêts de propriété. Mais je déclare ici que je n'en ai aucun, ayant depuis longtemps disposé des terres que je possédais dans le district. D'autres m'ont soupçonné de viser à la représentation du comté de de Beauharnois aux Communes, à la place du député actuel, M. Robillard. A ceux-ci je dis de voir M. Robillard lui-même ; et je n'en ai aucun doute, il leur donnera une réponse satisfaisante. D'ailleurs, la majorité de mon adversaire dans le comté de Jacques-Cartier n'a pas été assez forte pour me faire désespérer d'y avoir succès à l'avenir.

Je n'ai d'autre intérêt particulier dans cette affaire que celui d'être utile à mon comté natal qui, d'une manière spéciale, a requis mes services dans cette circonstance. Et même, si cet intérêt particulier était contraire à l'intérêt général du pays, je me ferais un devoir au moins de garder le silence. C'est donc avec la ferme conviction que la cause du comté de Beauharnois est celle du pays tout entier, que je soumets au public quelques observations sur le sujet, observations qui sont puisées non pas dans le témoignage ou les affidavits de personnes de la localité, mais à des sources officielles et authentiques ; et j'ai confiance que le lecteur désintéressé verra facilement que tout le tapage que l'on fait autour de nous n'a pas d'autre but que celui de servir des intérêts privés.

II

HISTORIQUE DE LA QUESTION

1o. L'honorable M. Killaly disait en 1842, que la première exploration des lieux fut faite environ 20 ans auparavant, c'est à-dire vers 1822, par un ingénieur français qui, après avoir examiné les deux rives, traça le canal sur le côté sud. " Je n'ai pu, " ajoutait le Président des Travaux Publics, " me " procurer le rapport de ce monsieur, mais je tiens de bonne " source que la conclusion à laquelle il est arrivé est celle que " j'ai indiquée. "

L'honorable M. Harwood a plus tard affirmé que M. Killaly était dans l'erreur, " car, " disait-il " suivant les informations que j'ai pu obtenir, cette première exploration fut " faite par un arpenteur canadien, aux frais du Seigneur de " Beauharnois, et fut restreinte à la rive sud."

2o. Trois explorations de la rive nord furent faites en 1833 par M. J. B. Mills, accompagné de M. David Thompson et de M. Samuel Keefer, (plus tard le célèbre ingénieur en chef du Département,) sous la direction des Commissaires des Travaux Publics, au nombre desquels étaient MM. Harwood et de Beaujeu, les propriétaires des seigneuries de Vaudreuil et de Soulanges, favorables, bien entendu, au projet d'un canal au nord. M. Mills examina trois routes différentes, et malgré qu'il crut qu'un canal au sud était très faisable, il adopta, pour des raisons militaires, celle qui partant de la pointe à McDonald, près de la maison de M. Simpson, membre du parlement du comté, aujourd'hui occupée par M. Quiquerant de Beaujeu et aboutissant aux Cascades, était formée de 6. 7/8 milles de canal artificiel et 7. 64/80 milles de rivière navigable.

Ce tracé fut approuvé par M. Wright, le fameux ingénieur de l'Erié, qui de concert avec M. Mills avait recommandé et surveillé la construction du canal de Cornwall ; et chose remarquable, elle fut choisie, bien que M. Mills fut d'avis que la rive sud était, géographiquement parlant, la route la plus naturelle et la plus directe, " the most natural and direct route for a canal."—" Ce choix fut fait " disait en 1842, M. David Thompson, devant le Comité Spécial de l'Assemblée Législative " parceque, dans la pensée de ces ingénieurs, les " bateaux à vapeur, tant pour le frêt que pour les passagers, " devaient remplacer entièrement tous les autres vaisseaux. " Le temps et l'expérience ont démontré le contraire ; et " c'est ce qui est cause que leurs calculs bâsés sur une navigation par des vapeurs dans 6⅞ milles de canal artificiel " et 7. 64/80 milles de rivière sont illusoires. Il est maintenant admis qu'un canal continu du lac St. François au

" lac St. Louis est indispensable à des vaisseaux tirant 9 " pieds d'eau."

M. Mills observe dans son rapport qu'il existe contre la construction d'un canal sur la rive sud une objection politique si grave qu'il n'ose pas la qualifier. " L'entreprise " dit-il " doit être considérée nationale dans son caractère, " et par conséquent doit être fixée à l'endroit où elle offre " le moins de danger en cas d'invasion de la part de l'ennemi." *The work in contemplation must be considered national in its character, therefore ought to be so located as to be less in danger of foreign invasion.*

C'est en se plaçant à ce point de vue que M. Wright se rangea de l'avis de M. Mills.

M. Casey raisonne de la même manière : " Toute la question doit-être ainsi posée : les avantages commerciaux des " deux rives sont égaux. Au point de vue militaire, un canal au nord est national, tandis que s'il est fait sur le côté " sud, il sera inutile et même nuisible. Pour cette raison, " une petite différence dans le coût ne devrait pas être prise " en considération."

Le 10 février 1834, le Comité de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada adopta le rapport de M. Mills ; mais il ne parait pas qu'aucune mesure ait été adoptée pour le mettre à exécution.

C'est la ligne de M. Mills que les partisans actuels de la rive nord, et entr'autres, M. Harwood, M. P. pour Vaudreuil, voudraient voir acceptée par le parlement de la Puissance. Et cependant elle a été tirée sous la direction de deux personnes hautement intéressées, MM. Harwood et de Beaujeu ; elle a été choisie sans visite de la côte sud du fleuve et seulement au point de vue militaire, qui dominait alors toutes les autres considérations. De quelle autorité peut être un semblable rapport, aujourd'hui que l'intérêt commercial est seul consulté dans l'examen d'une entreprise de cette nature ?

3o. En septembre et octobre 1834, M. Alex. Stevenson,

assisté de M. Trudeau, explora la rive sud, à la requisition des Commissaires des Travaux Publics du Bas-Canada et de l'honorable M. Ellis. Son rapport, à la date du 10 Février 1835, est favorable au tracé du canal actuel de Beauharnois. Il ne parait pas que M. Stevenson ait alors examiné la rive nord ; mais il le fit dans la même année, à la requisition de MM. Harwood et Simpson, et l'opinion qu'il leur donna fut qu'un canal coûterait plus cher sur la rive nord que sur la rive sud.

En 1842, M. Stevenson, parlant des deux routes devant le Comité Spécial, disait : " J'ai vu le rapport et les estimés de " M. Mills, et d'après la connaissance que j'ai des lieux, je " dois dire que je ne puis approuver son tracé."

L'avis de cet ingénieur mérite l'attention et le respect du public. Sa réputation d'honnête homme était telle, que même après avoir été employé et payé par M. Ellis, ses services furent requis par les deux partisans les plus chauds d'un canal sur la rive nord, MM. Harwood et Simpson.

M. Lanthier reproche à M. Stevenson d'avoir été payé par M. Ellis. Tout le monde connait que le Seigneur de Beauharnois fit usage de toute son influence et de tous les moyens légitimes, pour assurer la construction du canal de Beauharnois. C'est toujours ainsi que les grandes entreprises se font. Au fond on trouve toujours l'intérêt privé. Cela ne veut pas dire que l'intérêt public est négligé. Qui osera dire que de chemin de fer du Pacifique est en mauvaises mains, parce Sir Hugh Allan et ses amis ont eu le contrat.

4o. La sixième exploration fut faite, en 1834, pour le Seigneur de Beauharnois, par M. N. H. Baird, membre de la Société des Ingénieurs de Londres. Il partage l'avis d'un canal sur la rive sud ; mais il va plus loin que M. Stevenson ; il veut utiliser la petite rivière St. Louis et y faire passer le canal pour cause d'économie. Ce plan a été généralement désapprouvé à cause de sa longueur, qui est de 15 milles ; mais il n'est pas moins vrai qu'il reconnaît les avantages de la rive sud.

5o. En 1836, MM. A. Larue et Henry G. Thompson firent

une autre exploration sous la direction d'une Commission Spéciale, dont M. John Jones était le président. M. LaRue fut chargé d'examiner les deux lacs, et M. Thompson le fleuve, et l'opinion de ces messieurs n'a rien de défavorable à la construction d'un canal sur la rive sud. Leur exploration n'ayant pas été complétée, la Commission ne fit aucun rapport.

Cependant, M. Jones informait le Comité Spécial, en 1842, que ses collègues et lui étaient d'avis de recommander la route de M. Mills des Cèdres au Côteau, et une route entièrement par terre des Cèdres aux Cascades. La partie inférieure de cette route, disait-il, c'est-à-dire de la Pointe au Moulin à la Pointe à Coulonge, a été condamnée par la Commission comme n'ayant pas assez d'eau, *there not being sufficient water.*

6o. En 1838, le Colonel Phillpotts reçut instruction de Lord Durham d'aller explorer les lieux; il fut d'avis de placer le canal sur la rive nord du fleuve, pour des raisons militaires seulement ; car il ajouta qu'il était porté à croire qu'un canal au sud coûterait moins cher. "I am, however, induced to believe, that in any case, it may be found possible to construct a canal on the south shore cheaper than on the north."

7o. En 1839, M. David Thompson fut autorisé à faire une nouvelle exploration, qui fut également favorable au canal de Beauharnois.

Dans la même année (1839), le Département des Travaux Publics, ayant été requis de choisir entre les différents rapports des ingénieurs produits jusqu'alors, représenta au Gouverneur-Général : "Qu'après avoir soigneusement examiné "les rapports, plans et estimés de MM. Baird et Stevenson sur "les avantages de la Seigneurie de Beauharnois pour la cons- "truction d'un canal, et ceux de M. J. B. Mills, sur ceux des "Seigneuries de Soulanges et Vaudreuil, pour le même ob- "jet, ils se trouvent incapables d'arriver à une conclusion dé- "finitive, faute d'informations suffisantes.

" Le Bureau est d'opinion que les ingénieurs qui ont été
" employés à explorer ces routes ont borné leurs visites à
" une seule rive du fleuve, et la conséquence est qu'aucune
" comparaison n'a été faite du mérite respectif des deux ri-
" ves.

Pour cette raison, le Bureau des Travaux recommanda une nouvelle exploration.

Malgré tous ces rapports et les cartes, plans, devis et estimés qui les accompagnaient, l'ancienne législature du Bas-Canada ne pouvait en arriver à une décision. Le pays était trop tourmenté par des divisions intestines pour s'occuper sérieusement d'une grave question d'économie politique. Il fallait l'union législative du Haut et du Bas-Canada pour mener à bonne fin cette grande et nationale entreprise. La construction du canal de Cornwall commencée en 1834, retardée par la rébellion de 1837, était presque terminée ; et celle d'un canal tendant à relier le Lac St. François et le Lac St. Louis, en était la conséquence indispensable.

8o. En 1841, la Chambre d'Assemblée fut mise en possession d'un estimé du coût d'un canal par la route Mills, préparé par M. Samuel Keefer, dans le cas où elle serait adoptée. Le total s'élevait à £255,900. M. Keefer ajoutait qu'une épargne d'à peu près £50,000 serait le résultat du choix de la rive sud.

M. Killaly disait, en 1842, devant le Comité Spécial que cet estimé ne fut soumis qu'avec l'entente expresse que le canal serait fait sur le côté sud, et l'on sait que Lord Sydenham recommanda alors la rive sud.

9o. Toutes ces circonstances et les rapports contradictoires de quelques ingénieurs démontrèrent au Gouvernement la nécessité d'avoir une exploration présidée par une personne désintéressée. Tout naturellement, cette tâche fut confiée à M. Keefer, l'ingénieur en chef du Département, n'ayant d'intérêt ni pour un parti, ni pour l'autre. C'est en janvier, 1842, qu'il reçut instruction d'explorer les deux côtés du fleuve et de faire rapport de la meilleure route, aussitôt que possible. M. Keefer était assisté de M. Cowley.

Le 17 février, M. Keefer représentait au Département : " La " meilleure route pour unir les eaux des deux lacs a été " l'objet de longues réflexions de ma part. Vous savez que " j'ai accompagné M. Mills dans son exploration des trois rou- " tes de la rive nord ; par conséquent, je les connais toutes " parfaitement et je n'hésite pas à exprimer l'opinion que la " route de M. Stevenson, ou une autre rapprochée, est la " plus économique et la meilleure, *Not only the cheapest but* " *the best in every respect.*

10o. Ce rapport est encore confirmé par M. Charles Maitland Tate, chargé par le Département d'examiner le chenal sud du fleuve, entre la Grande Ile, St. Timothée et Valleyfield. M. Tate conclut ainsi :—" Je termine par une observation " générale : Si l'on considère la distance entre le niveau " de l'eau des deux lacs, et l'étendue des chûtes qu'il " faut surmonter, il semblerait que la nature a singulière- " ment compensé ces énormes désavantages par les facilités " extraordinaires que la rive offre pour établir, à des frais " modérés, une navigation artificielle efficace et permanen- " te."

11o. Le Président du Bureau des Travaux, M. Killaly, assista en personne à l'exploration que fit M. Keefer de la partie la plus importante de la rive sud, afin de pouvoir juger par luimême de la valeur des objections que les Seigneurs de Soulanges et de Vaudreuil et le député du comté, M. Simpson, soulevaient contre elle. C'était sa deuxième visite des lieux, la première ayant eu lieu en 1840. Ingénieur d'une grande expérience, familier avec la rive nord, étranger au pays et n'ayant aucun préjugé de localité, son opinion seule était une autorité. Il se prononça en faveur de la route recommandée par MM. Stevenson et Keefer. " I declare " disait-il devant le Comité Spécial " upon the honour of a gentleman, that " my firm belief, after having anxiously reflected upon this " subject for more than a year, entirely concurs with the opi- " nion of those gentlemen. " Aussi le 13 juin 1842, le Conseil Exécutif adopta la ligne actuelle du Canal de Beauharnois,

et le même jour ce choix fut approuvé par le gouverneur-général.

La nouvelle de cette décision suivie du commencement immédiat des travaux, dans le but de retenir dans la Province les centaines d'émigrés qui y arrivaient, tomba sur les habitants de la rive nord comme un coup de foudre. La lutte entre les habitants de la rive nord et ceux de la rive sud, toujours vive jusqu'alors, devint une guerre acharnée.

De tout temps, les comtés de Soulanges et de Vaudreuil, tout en protestant de leur désintéressement, firent une opposition obstinée à la Seignerie de Beauharnois. A commencer de 1834 jusqu'à 1842, l'on voit Paul Timothée Masson et G. Beaudet, Ecrs., membres pour le comté et les Seigneurs de Beaujeu et Harwood, mettre tout en œuvre pour atteindre leur but.

Le lecteur peut s'imaginer l'indignation de tous ces intéressés en apprenant la décision du gouvernement. L'agitation était à son comble, encouragée comme elle l'était par les familles les plus influentes du district, les Harwood, les de Beaujeu, les Beaudet, les Masson.

On fait signer des requêtes en masse, dans lesquelles on ne craint pas d'affirmer " qu'un système de favoritisme a été " mis en usage, au détriment de l'intérêt public, et de de- " mander qu'une exploration sur terre et sur eau soit faite " des deux rives du fleuve par des personnes *désintéressées et* " *compétentes n'ayant aucun rapport avec le Bureau des Travaux* " *dans lequel les requérants déclarent qu'ils n'ont aucune con-* " *fiance.* "

M. Simpson envoie, en même temps, au gouvernement un protêt solennel.

Enfin, pour mieux faire face au Président Killaly, à l'ouverture de la Chambre, M. Harwood et lui retiennent les services de M. W. R. Casey, ingénieur de New-York, employé pendant plusieurs années à diverses explorations dans les deux Canadas. M. Casey parcourt à la hâte la rive nord ; il ne prend pas même le temps de faire ses calculs. En fidèle

serviteur, comprenant les vues de ses maîtres, il leur fait réponse que le gouvernement est dans l'erreur.

Le protêt de Mr. Simpson fut communiqué à M. Killaly qui, le 1er. Août, répondait entr'autres choses : —" Toutes ces différentes lignes, tirées depuis l'année 1833 jusqu'aujourd'hui et coupant la localité dans toutes les " directions, l'information reçue de l'ingénieur du Bureau, qui est familier avec les lieux, particulièrement " la rive nord,— ayant été l'assistant de M. Mills dans " ses explorations,—le rapport si satisfaisant de M. Stevenson en faveur d'un canal sur la rive sud, soutenu de MM. " Baird, Keefer et Tate, et ma propre expérience m'ont entièrement convaincu que la rive sud est le site propice où " doit être construit le canal. "

12o. La résolution du gouvernement canadien ayant été transmise au gouvernement impérial le 19 juillet, y fut approuvée le 26 août. Lord Stanley, secrétaire des colonies, disait dans sa dépêche : " Je dois confesser que ce n'est pas " sans regret que je consens à faire le sacrifice des avantages " militaires que présente la rive nord ; mais je dois admettre que pour les raisons que vous m'avez données, l'inconvénient sera de beaucoup moindre qu'il paraissait d'abord."

13o. Il faut observer ici que le choix du gouvernement reçut l'approbation du commerce de Montréal, de Québec et de toute la presse du pays, à l'exception de la vieille *Quebec Gazette*. La Chambre de Commerce de Montréal se fit même un devoir de se rendre auprès du Gouverneur et de lui demander l'exécution immédiate des travaux.

14o. Un mot de l'exploration de M. Casey, ce chercheur de places négligé par le département des Travaux Publics. Il faut dire d'abord que M. Casey n'a pas fait la visite des diverses routes qui furent recommandées ; il ne prit même pas la peine de faire un estimé du côut probable d'un canal sur la rive nord ; il ne fit aucune exploratiou de la rive sud qu'il connaissait à peine ; son but principal et pour ainsi dire unique était de critiquer le rapport du président Killaly et

d'assurer son renvoi par la législature à la session qui allait s'ouvrir. Ces faits ne peuvent être niés ; ils sont admis par M. Casey lui-même, dans ses réponses comme témoin devant le Comité Spécial de la législature en 1842. A la question 295, M. Casey répond : " J'ai été employé par MM. Simpson et Harwood. " A la question 296 : " Je les ai informés que la différence entre le coût d'un canal au sud serait en moins d'une fraction de £100,000. " A la question 301 : " La mappe des ravins que j'ai préparéen'est pas correcte ; mais le profil l'est. " A la question 305 : " Je n'ai pas eu le temps de corriger cette mappe. " A la question 312 : " Cette mappe à été faite pour plaire à M. Harwood. " A la question 89 : " Je n'ai pas examiné minutieusement la terminus ouest du canal au sud, entre l'Ile aux Chats et la terre ferme. " A la question 106 : " Je n'ai aucune connaissance du terminus à l'est des deux côtés du lac St. Louis. " A la question 43 : " J'ai acquis l'expérience que j'ai du sud, à Laprairie, en 1834, 1835 et 1836 : " A la question 299 : " Je n'ai pas fait un estimé complet et détaillé du coût d'un canal sur la rive nord. " A la question 102 : " Je ne puis pas dire s'il y a du côté sud des rivières comme la Rivière à de Lisle, la Rivière Rouge et la Rivière à la Graisse. '

Enfin, le travail de M. Casey fut si incomplet qu'il fut forcé d'admettre qu'il lui fut impossible de faire un rapport complet à ses patrons.

15o. La session de la législature était à peine ouverte que M. Simpson, secondé par l'Hon. M. Moffat, demanda une enquête sur la conduite du Bureau des Travaux, au sujet du canal du Beauharnois. Un Comité Spécial, composé de MM. Merritt, Cameron, Parent, Sir Allan MacNab, Dunscomb du moteur et du secondeur, fut de suite nommé. Un amendement proposé pour rendre à neuf le nombre des membres du comité fut rejeté. C'est alors que l'on fit le procès en règle de M. Killaly. Ministres, membres de la législature, ingénieurs, pilotes, marchands. cultivateurs, tous ceux enfin ayant quelque connaissance sur le sujet, bien ou mal fondée, furent assignés. Le fameux gros Jacques, qui fit sauter le premier steamer, le " Lord Sydenham, " dans les rapides de

Prescott à Montréal, fut aussi entendu. Il n'y eut pas même jusqu'au médecin du Côteau, le Dr. Loy, qui n'ait été appelé en consultation. Des contradictions flagrantes existent dans la plupart de ces dépositions, et l'on fait dire à des témoins des choses que l'expérience a depuis démenties. Aussi le Comité, quoique composé au gré et au désir de M. Simpson, se vit dans la nécessité de faire rapport, le 12 octobre 1842, " qu'il " était incapable d'arriver à une conclusion, à raison de la " nature parculière du sujet et des données contradictoires " qui lui furent fournies tant par les hommes de la science " que par les hommes pratiques. "

16o. Le Canal de Beauharnois fut donc construit de 1842 à 1845, et depuis cette époque jusqu'a 1870, l'on n'a plus entendu parler du Canal des Cèdres. Les anciens petits canaux se sont remplis ; le commerce de la rive nord, autrefois florissant, se ralentit jusqu'à ce qu'enfin il tomba par terre, d'où il ne s'est plus relevé. C'est ce que M. Masson est forcé d'admettre.

" Nous tous, s'écrie-t-il, *qui avons été ruinés dans nos pro-" priétés, et qui n'avons pas reçu la moitié de ce que nous avons " eu à souffrir et de ce que nous souffrons encore par l'ignorance " et la mauvaise foi des ingénieurs*, qui, sous l'influence du " magnétisme de M. Wakefield, ont conseillé, aidé la cons-" truction d'un canal au sud du fleuve, tandis que la voie na-" turelle de ce canal est celle du nord des Rapides, etc., etc.

De là, les efforts actuels faits par les habitants de cette région pour obtenir le canal de leur côté au lieu de l'élargissement du canal de Beauharnois. Ils ne se contentent pas du travail incessant de leurs dignes représentants dans les Communes, MM. Lanthier et Harwood. Fidèle à la mission de ses prédécesseurs, le médecin de l'une des paroisses de Soulanges, le Dr. Fortier, de St. Clet, se lance corps et âme dans la discussion. M. Masson croit devoir faire un appel chaleureux à ses anciens amis du comité de la pipe. Enfin, pour assurer le succès de la cause, l'on supplia M. Cauchon, qui ne voit que *contrats* en tout et partout, de faire entendre sa voix puissante ; et depuis quelques jours, ses grognements

retentissent dans tout le pays. Il n'en fallait pas plus pour donner le coup de mort au canal des Cèdres, car ce dévergondé politique salit tout ce qu'il touche.

Il est si vrai que l'initiative de cette question part du comté de Soulanges que la Commission du Gouvernement, à la date du 16 novembre 1870, adressée à Sir Hugh Allan, P. Garneau et autres, n'en dit pas un seul mot.

M. Masson est le seul qui y ait fait allusion. A part l'honorable membre, tous, chambres de Commerce comme expéditionnaires, au nombre desquels, on trouve des noms comme les Winn, les Rimner, les Guilmour, les McLennan, n'ont recommandé que l'élargissement des canaux en général et du canal de Beauharnois en particulier ; et n'en déplaise à M. Lanthier, le rapport des Commissaires, à la date du 24 février 1871, est en faveur de l'élargissement de ce canal et non de la construction d'un nouveau canal au nord. " Une grande différence d'opinion, disent-ils, a existé depuis " le commencement, et existe encore aujourd'hui au sujet de " la meilleure route à suivre. Plusieurs soutiennent que *pour " des fins militaires*, le canal aurait dû être construit sur le " coté nord ; d'autres sont d'avis que sa position naturelle est " celle où il est. Les Commissaires n'ont pas l'intention de " toucher à cette question." A la page 79 de leur rapport, les Commissaires recommandent l'élargissement des canaux du St. Laurent, dont fait certainement partie celui de Beauharnois, ce qui, disent-ils, coûtera $3,150,000.

M. Masson prétend que les Commissaires n'avaient pas le pouvoir de faire rapport sur la nécessité d'un canal au nord. Il faut pourtant dire que les termes de leur mandat ne justifient pas cet avancé. Les Commissaires étaient autorisés de s'enquérir généralement des meilleurs moyens d'attirer le grand commerce de l'Ouest au Canada.

Cela est si vrai que l'honorable M. Langevin faisait rapport en 1871 que les Commissaires avaient refusé d'examiner la question et recommandaient l'élargissement du canal de Beauharnois. " With reference to this canal, dit-il, while

" declining to consider the question, as to whether it should " be located on the North or South side of the River, the " Commissioners recommend its enlargement to the standard " fixed for the Welland canal."

M. Lanthier observe que Sir Hugh Allan et le haut commerce ont signé une requête demandant la construction du canal des Cèdres. M. Lanthier sait pourtant que des maisons commerciales comme Sincennes et McNaugton, the Auger Shipping Co., the Montreal and Ottawa Forwarding Co., the Ottawa and Rideau Forwarding Co., ont petitionné dans un sens contraire. Et M. Lanthier peut-il même se vanter que la Chambre de Commerce de Montréal lui soit favorarable ?

L'opinion de Sir Hugh est toujours une autorité dans les matières mercantiles, mais dans le cas actuel elle doit être acceptée avec réserve. Je préfère celle qu'il exprima en 1871, comme président de la Commission des canaux.

Sir Hugh ne songeait pas alors à devenir le président du chemin de fer du Pacifique ; il ne pensait pas au contrat ; il ne prévoyait pas les difficultés constantes et graves que l'on suscite contre le chemin de fer de Colonisation du Nord, et qui niera que dans une rencontre heureuse, Sir Hugh aurait dit au député de Soulanges ou à ses amis ; " *Aidez moi et je vous aiderai.*"

D'ailleurs, comme président de la Compagnie Canadienne de navigation, Sir Hugh a intérêt à la construction du canal des Cèdres, par les deux ravins, qui serait plus favorable à la navigation de leurs gros bateaux à vapeur qu'un canal entièrement par terre, et aurait pour résultat de mettre fin au transport des marchandises dans des barges et des vaisseaux à voiles.

Enfin, en 1872, lorsque le Gouvernement Canadien proposa au Gouvernement Impérial de ratifier le Traité de Washington, à la condition que la Grande-Bretagne se portât caution du Canada pour un emprunt de £4,000,000, il fut question de l'élargissement des canaux seulement ; et l'emprunt

ne fut demandé et ne fut autorisé en partie par le Gouvernement Impérial qu'avec l'entente expresse, qu'il serait appliqué à la construction du chemin de fer du Pacific et à l'amélioration et l'élargissement des canaux canadiens, *the improvement and enlargement of the Canadian Canals.*

Résumons ces données de l'histoire. La rive sud a été recommandée tant au point de vue de la navigation que de l'économie, par l'ingénieur français ou canadien dont parlent MM. Killaly et Harwood, par MM. Stevenson, Baird, David Thompson, Keefer, Tate, Killaly et le gouvernement canadien ; elle a été acceptée par le gouvernement impérial ; elle n'a pas été condamnée par MM. Henry G. Thomson et LaRue. Malgré ce qu'en dit M. Masson, ces ingénieurs ne pouvaient être tous *des ignorants et des hommes de mauvaise foi*, et tous achetés.

La rive nord n'a été recommandée par MM. Mills, Wright et Philpotts que pour des raisons militaires ; et elle n'a été favorisée par M. Casey que parce qu'il était soldé par MM. Harwood et Simpson.

Le canal de Beauharnois a reçu l'approbation tacite du Comité Spécial et l'assentiment formel de l'Assemblée Législative, qui vota les sommes nécessaires pour sa construction.

M. Lanthier affirme que l'histoire du canal de Beauharnois forme *une des pages les plus sales de notre histoire parlementaire.* Au nom des Moffat, des Bouthillier, des McNab, des Berthelot, des Taché, des Papineau, des DeWitt, des Taschereau, des Viger, des Smith, des Hincks, des Aylwin, des Baldwin, des Quesnel et de tant d'autres députés intègres et honorables qui composaient l'assemblée législative d'alors, je demande au député actuel de Soulanges de prouver la grave accusation qu'il porte contre le caractère des représentants du peuple.

Que faut-il donc de plus pour convaincre le lecteur désintéressé et impartial que les objections que l'on soulève aujourd'hui contre l'élargissement du canal de Beauharnois, n'existent que dans l'esprit de personnes plus intéressées au

progrès commercial des Cascades, des Cèdres et du Côteau et des campagnes environnantes qu'à la prospérité du pays en général ? En présence de cette autorité de l'histoire, plus forte que toutes les suppositions du raisonnement, comment se fait-il que la *Minerve*, la *Gazette* et quelques autres journaux à leur suite, entraînés sans aucun doute par le poids de l'exemple, aient épousé une cause combattue par leurs précécesseurs, et cela sans attendre que le rapport d'une nouvelle exploration leur ait donné au moins un semblant de raison.

III.

LA SAISON DE NAVIGATION EST PLUS LONGUE PAR LE SUD.

La route Stevenson a été choisie à cause de sa supériorité sur toutes les autres lignes, tant au point de vue de la navigation et du commerce que de l'économie. N'ayant que 11¼ milles, elle est plus courte qu'aucune autre. Ce fait est incontestable ; il est admis par tous les ingénieurs, M. Casey luimême. Le tableau suivant indique la longeur de chaque route.

	milles
Route par terre et en plein fleuve ou Route Mills....	14.54
Route par terre au nord le long du fleuve..............	14.52
Route Harwood......	15. ¼
Route Stevenson ou du canal de Beauharnois.........	11. ¼
Route Baird ou par la Rivière St Louis.................	15.60

Non seulement la distance est moindre, mais encore la navigation par le canal de Beauharnois, ayant moins d'éclusage, est plus rapide qu'elle ne le serait au nord. Il est reconnu que la route Mills est impraticable (vu le courant et qu'il n'y a pas assez d'eau dans le ravin de la Pointe au Moulin), et qu'un canal au Nord devrait être entièrement fait par terre le long du fleuve. Alors on trouvera ce nombre d'écluses :

	Ecluses
Canal de Beauharnois	9
Route par terre au nord le long du fleuve	10
Route Harwood	11
Route Mills	9
Route Baird	9

Malgré les contradictions de MM. Lanthier, Harwood et Masson, le canal de Beauharnois offre une saison de navigation plus longue qu'un canal au nord, parce que la glace prend plus tôt et part plus tard dans la baie d'eau calme et basse qui existe au pied des Cascades. C'est ce qui a été constaté non pas par des habitants de St. Zotique qui demandent tous à grands cris la construction du canal des Cèdres, mais par des étrangers non moins familiers avec les lieux. L'affidavit circonstancié de M. Monarque, de Lachine, le témoignage de M. D'aoust, de Montréal, natif de l'Ile Perrot, de M. Ouellette, de Lachine, l'un de nos plus anciens pilotes, de M. J. B. Auger, président d'une puissante compagnie de transport et l'un de nos navigateurs les plus expérimentés et les plus intéressés à l'amélioration des canaux, (qui ont été publiés dans *La Minerve*,) défient les contradictions et les dénégations de nos adversaires.

M. Lanthier observe à ce sujet : " Ce gros fait aurait été signalé, s'il avait été fondé, *avec beaucoup de force*, devant un Comité où tout fut mis en œuvre pour déprécier la rive nord." L'honorable député me permettra d'attirer son attention sur les lignes suivantes que je lis dans les pièces qui font partie du "long document " qu'il dit avoir examiné avec soin.

A la question 83, devant le Comité Spécial :—" Quelle peut être la différence entre la rive nord et la rive sud à l'égard de la glace ? L'un des témoins, M. DeWitt, disait : " that the navigation is open two or three weeks longer, on the Beauharnois side in the fall, and opens two or three weeks earlier in the spring." Ce fait fut aussi établi par MM. Charles Manuel, Pierre Leduc, Charles LaRocque et autres.

Dans un état comparatif des avantages et des désavantages des deux rives, à la date du 10 Octobre 1842, M. Keefer affirme

que le canal de la rive sud " pourra être navigué deux ou trois semaines de plus par saison que celui de la rive nord " *It can be navigated two or three weeks more every season than the one on the north side.* Dans son rapport, à la date du 17 février de la même année, le même ingénieur, parlant de la rive sud, s'exprime ainsi : " La ligne est continue, éloignée du fleuve et libre des obstacles causés par la glace et les eaux hautes " *The line is continuous and away from the river, free from the disturbing causes of ice and high water.*

Que dit M. Mills lui-même, sur ce point important ? " Il " est généralement admis, dit-il, que le St. Laurent est ouvert " deux ou trois semaines plus tôt le printemps et plus tard " l'automne que l'Ottawa, le St. Laurent traversant une lati- " tude plus au sud." *It is generally agreed that the St. Lawrence is open 2 or 3 weeks earlier in spring and later in fall than the Ottawa, tho St. Lawrence passing through a more southern latitude.*

M. Masson, qui, j'oubliais de le dire, n'est contre le canal de Beauharnois que depuis qu'il a transporté ses pénates de St. Anicet au Coteau, demande à M. Cowley s'il ignore que non seulement l'automne, " mais toujours à chaque printemps, la " navigation est retardée de plusieurs jours, pour ne pas dire " de trois semaines comme il le dit, par cet amas considérable " de glaces épaisses, " qui, ajoute M. Masson, s'amoncèlent dans la baie de Valleyfield.

M. Masson ajoute : " Est-ce que M. Cowley ignore encore " que souvent le Département des Travaux Publics a été forcé, " pour hâter l'ouverture de la navigation, de faire sauter et " briser les glaces de cette baie au moyen de la poudre ou " de la glycérine, et qu'aussi des béliers, *battering rams*, y " ont été employés au moyen de la vapeur, parce que la " poudre ne réussissait pas toujours. Si M. Cowley ne veut " pas m'en croire, qu'il s'adresse à notre digne ingénieur en " chef, M. Page. Il en aura des nouvelles. " Voilà certes du nouveau, et chose remarquable, ces assertions sont supportées d'affidavits.

La *Minerve* observait il y a déjà quelques jours, que l'entrée du canal de Beauharnois était dangereuse à cause des gros vents qui y soufflent du Lac St. François. Aujourd'hui, suivant M. Masson, l'eau y est si calme que la débâcle ne s'y fait qu'en plein été pour ainsi dire, et encore, par le moyen des engins de la science. Je suis autorisé à dire par des personnes très respectacles de la localité, qui ont été témoins de l'ouverture du canal de Bauharnois depuis 1846 jusqu'aujourd'hui, que M. Masson a été mal informé. De plus, j'ai moi-même été aux informations, non pas auprès de M. Page qui est trop éloigné, mais auprès d'une personne aussi bien renseignée et aussi digne de foi, et elle m'a appris qu'une fois, et une fois seulement, en 1861, le Département envoya le 21 avril de la poudre à Valleyfield dans le but de hâter la débâcle qui retardait de quelques jours, mais qui se fit dans une seule nuit avant son arrivée à Valleyfield.

Enfin, l'état comparatif de l'ouverture des deux canaux qui avoisinent celui de Beauharnois suffira pour faire voir ce que valent les affidavits qu'a publiés M. Lanthier.

OUVERTURE DES CANAUX.

	Lachine.	*Beauharnois.*	*Cornwall.*
1846—	Mai 6	Avril 16	Avril 20
1847	" 5	Mai 5	Mai 1
1848	Avril 24	Avril 12	Avril 7
1849	" 21	" 19	" 7
1850	" 22	" 26	" 20
1851	" 22	" 25	" 25
1852	Mai 7	Mai 2	Mai 1
1853	" 20	Avril 29	Avril 29
1854	" 13	Mai 1	" 30
1855	" 1	" 1	" 30
1856	" 1	" 1	" 28
1857	" 4	" 2	Mai 1
1858	Avril 25	Avril 26	Avril 26
1859	" 21	" 19	" 20

	Lachine.		*Beauharnois.*		*Cornwall.*	
1860—	Avril	20	Avril	19	Avril	21
1861	"	24	"	24	"	24
1862	Mai	4	"	30	Mai	1
1863	"	4	Mai	2	"	4
1864	Avril	25	Avril	24	Avril	27
1865	Mai	1	"	25	"	26
1866	"	2	"	30	"	30
1867	"	1	"	29	Mai	1
1868	Avril	27	"	27	Avril	27
1869	Mai	3	Mai	3	Mai	3
1870	Avril	29	Avril	28	Avril	28
1871	"	24	"	19	"	20
1872	Mai	1	Mai	1	Mai	1

Ces chiffres sont plus éloquents que les paroles de MM. Lanthier et Masson, plus concluants que les affidavits de leurs amis du comté. Ils démontrent jusqu'à l'évidence même, que le canal de Beauharnois, loin d'être en retard des autres, les devance en moyenne de plusieurs jours, et que toutes les assertions contraires, faites soit dans des correspondances ou des affidavits, ne sont que de pures suppositions que l'intérêt seul peut inventer.

Comparée avec le canal de Lachine, la clôture du canal de Beauharnois paraît être en retard de quelques jours. Mais si l'on considère que le canal de Lachine est constamment sillonné par les vapeurs et les vaisseaux d'Ottawa et plusieurs autres qui ne se rendent pas au canal de Beauharnois, 41,938 voyages, dont 6,393 par des steamers, ayant été fait dans le canal de Lachine depuis l'année 1859 jusqu'à celle de 1866, inclusivement, contre 30, 449 dans celui de Beauharnois ; qu'il est plus court d'environ trois milles ; qu'il n'a que cinq écluses, dont les deux premières en bas ont 16 pieds d'eau sur les seuils ; que son cours est plus rapide ; qu'enfin les nombreuses usines et manufactures, qui s'alimentent à même son eau, ont pour effet de la tenir dans un mouvement continuel et par là même d'en retarder la congélation, on peut dire que lorsque le canal de Beauharnois sera élargi et parcouru

comme le canal de Lachine, sa clôture pourra être fixée à la même époque.

Pour l'intelligence des chiffres qui suivent, il faut encore observer que le canal de Lachine est fermé le plns tard possible, afin de permettre aux nombreux vapeurs, qui font le service d'en bas du fleuve et des environs de Montréal, de prendre leurs quartiers d'hiver dans le bassin du canal.

CLOTURE DES CANAUX.

Années.	Lachine.	Beau-harnois.	Corn-wall.	Wil-liams-burg.	Ste. Anne.
1846	Déc. 9	Nov. 29	Déc. 2	....	Nov. 29
1847	do 13	do 28	do 4	....	do 29
1848	do 11	do 30	do 9	Déc. 6	do 30
1849	do 10	Déc. 8	do 6	do 15	Déc. 6
1850	do 7	do 4	do 7	do 10	do 5
1851	do 10	Nov. 25	do 12	Nov. 25	Nov. 24
1852	do 16	Déc. 13	do 16	do 24	Déc. 15
1853	do 2	Nov. 24	do 14	Déc. 1	Nov. 28
1854	do 2	Déc. 2	do 10	do 8	Déc. 2
1855	Nov. 28	Nov. 28	do 18	do 15	Nov. 27
1856	Déc. 3	Déc. 1	do 6	do 6	Déc. 1
1857	Nov. 27	Nov. 26	do 12	do 12	do 4
1858	Déc. 1	do 26	do 7	do 11	Nov. 29
1859	Nov. 30	do 29	do 7	do 5	do 28
1860	Déc. 5	Déc. 3	do 10	do 10	Déc. 2
1861	do 4	do 3	do 12	do 10	do 2
1862	do 6	Nov. 30	do 12	Nov. 30	do 2
1863	do 10	Déc. 4	do 12	Déc. 7	do 5
1864	do 10	do 3	do 10	do 10	do 1
1865	do 12	do 7	do 13	do 13	do 5
1866	do 13	do 8	do 13	do 11	do 6
1867	do 2	do 2	do 1	do 6	do 3
1868	do 5	do 2	do 8	do 5	Nov. 27
1869	do 7	Nov. 30	do 7	do 3	do 21
1870	do 10	Déc. 5	do 8	do 10	do 30
1871	do 6	do 2	do 8	do 6	do 7
1872	do 1	Nov. 28			

Les risques de la navigation, à compter du 25 novembre, sont en général si grands que l'on peut dire que ces chiffres démontrent que le canal de Beauharnois est ouvert au commerce l'automne, aussi longtemps que les canaux de Lachine et de Williamsburg.

Mais, je suppose pour un instant que la clôture du canal de Beauharnois, après son élargissement, ait lieu quelques jours plus tard que le canal de Lachine. Doit-on pour cette raison le condamner et lui préférer un canal sur la rive nord, dont la sortie dans les eaux basses et calmes des Cascades retardera la navigation en automne comme en printemps bien davantage que par Beauharnois.

M. Lanthier pourra peut-être expliquer comment il se fait que l'écluse de Ste. Anne qui n'a qu'un 1/8 de mille et se trouve au pied d'un courant assez fort, est fermée plus tôt que tous les canaux du St. Laurent, fait qui est établi au-delà de tout doute par l'état ci-dessus.

M. Lanthier demande de lui dire " pourquoi le canal de " Beauharnois a perdu, depuis la saison 1846 jusqu'à la sai-" son 1867, cent soixante et quatorze jours de fonctionne-" ment en prenant pour point de comparaison, le fonctionne-" ment du canal de Cornwall, durant le même temps. " En supposant ces chiffres exacts, la réponse à cette question n'est pas difficile. Le canal de Cornwall est dans des conditions de climat et d'existence bien différentes de celles du canal de Beauharnois. Placé plus à l'ouest, il est ouvert à la navigation plus tard que le canal de Beauharnois et le canal de Lachine. Ce résultat, constaté par les chiffres, est encore dû aux dimensions du canal de Cornwall. Ce canal n'a que 7 écluses contre 9 qu'a le canal de Beauharnois ; ces écluses ont 200 x 55 pieds, contre 200 x 45 pieds qu'ont celles du canal de Beauharnois ; sa largeur au fond, est de 100 pieds, et à la surface 150 pieds, contre 80 et 120 pieds qu'a le canal de Beauharnois.

Il suffit de faire mention de ces détails pour reconnaître

les avantages du canal de Cornwall, tant contre les accidents que pour la navigation, non-seulement sur celui de Beauharnois, mais encore sur tous les autres canaux du St. Laurent, celui de Welland excepté. Cela est si vrai que même les canaux de Williamsburg, qui se trouvent à quelques milles plus haut, mais qui n'ont pas ses dimensions, n'offrent pas le même temps de fonctionnement.

M. Lanthier sera probablement d'avis que ma réponse à sa question n'est pas satisfaisante. Alors, dans l'intérêt du public, je me permettrai de lui faire une ou deux questions :

1o. Pourquoi le canal de Lachine, qui est plus rapide et a trois milles de moins que celui de Beauharnois ou de Cornwall, a-t-il perdu depuis 1846 jusqu'à 1867, cent soixante-et-douze jours de fonctionnement, en prenant pour point de comparaison le fonctionnement du canal de Cornwall ?

2o. Combien de jours le futur canal des Cèdres perdra-t-il de fonctionnement en prenant pour point de comparaison n'importe quel canal du St. Laurent ?

IV

L'EAU DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

Les statistiques indiquant la hauteur de l'eau durant les saisons où elle fut la plus basse sur le plancher de certaines écluses des canaux de Lachine, Beauharnois et Cornwall que le Département des Travaux Publics a toujours choisies pour point de comparaison, prouvent non-seulement que le canal de Beauharnois est aussi efficace que les deux autres, mais encore qu'il est plus facile et plus propre à l'élargissement voulu.

L'état qui suit ne donne pas la hauteur de l'eau sur les buscs inférieurs, parce qu'on y trouve toujours plus de 9 pieds d'eau.

HAUTEUR DE L'EAU DES CANAUX.

BUSC SUPÉRIEUR.

Eau la plus basse.

Années	Mois.	Lachine. écl. No. 5. pds. et pcs.		Beauharnois. écluse No. 14. pieds, pouces.		Cornwall. écluse No. 21. pieds, pouces.	
1849	Sept.	9	10½	10	7	9	2
—	Oct.	9	10	10	4	8	6
—	Nov.	9	10	10	11	9	0
1850	Sept.	9	8	11	2	9	1
—	Oct.	9	10	11	2	8	11
—	Nov.	9	9	10	10	8	0
1854	Oct.	9	11	11	9	9	9
—	Nov.	9	10	11	6	9	3
1865	Oct.	9	4	11	3	9	4
—	Nov.	9	6	11	3	9	1
1871	Sept.	9	9	11	8	..	..
—	Oct.	9	1	11	1	..	..
—	Nov.	8	10	11	0	..	..

Parlant du niveau de l'eau en 1871 dans les canaux de Lachine et de Beauharnois, l'honorable M. Langevin observe que " le niveau de l'eau était si bas dans le canal de Lachine " qu'il a fallut tenir l'écluse de garde, ouverte pendant le " jour, jusqu'à la fin de la navigation pour laisser passer le " plus d'eau possible afin d'alimenter le canal et les moulins ". D'après le rapport de l'honorable Ministre, il paraîtrait que le canal de Beauharnois a eu durant la même saison toute l'eau nécessaire ; car, dit-il, " ce canal a fonctionné efficace- " ment durant toute la saison de la navigation, malgré le peu " de profondeur d'eau qu'il y avait dans le St. Laurent." Ce rapport est fondé sur celui de M. Sippell, notre digne ingénieur surintendant, qui s'exprima dans des termes encore plus précis. " Les eaux basses du fleuve, dit-il, n'ont nui en " rien à ce canal (Beauharnois), car pendant toute l'année, il " y a eu 9 pieds d'eau sur le plancher de ses écluses, excepté, " cependant, à l'entrée inférieure, où il y avait un obstacle " que l'on a fait disparaître depuis."

V.

COUT DU CANAL DES CÈDRES.

MM. Lanthier et Masson nous disent que le canal de Beauharnois a coûté une somme fabuleuse ; qu'il a fallut élever des phares, construire des môles, des chaussées, des jetées en grand nombre, afin d'en rendre l'accès et le passage possibles. Encore, disent-ils, les naufrages y sont nombreux et ils concluent que tous ces faits démontrent que le choix de la rive sud en 1842 a été une grande faute.

En supposant pour un instant que le tableau qu'ils fon des difficultés de la construction de l'ouvrage et de son fonctionnement ne soit pas surchargé, suffit-il pour engager le pays à perdre le fruit de toutes ces dépenses et à entreprendre la construction d'un nouveau canal au nord, au lieu de l'élargissement du canal actuel. Les sommes immenses, dont parlent ces messieurs, ont été payées ; c'est donc autant de moins que la Puissance aura à rencontrer.

Ces messieurs ont la bonté d'offrir des consolations aux habitans de Beauharnois. Ne vous alarmez pas, disent-ils, nous ne voulons pas fermer votre canal ; nous voulons le conserver pour le petit commerce. Mais si l'entrée à Valleyfield est si désastreuse à la navigation, si elle est cause de tant de naufrages et même de pertes de vie, comment pouvez-vous en recommander l'usage pour les plus faibles navires. Voilà la plus évidente des inconséquences et la preuve palpable de la faussseté des objections de nos adversaires.

Et encore, quel a été en vérité le coût du canal de Beauharnois ? Le 1er juillet 1867, il coûtait $1,611,424.11, et dans cette somme étaient comprises $22.783 45, pour la construction de chausées ou *dams* à Valleyffield et à l'Ile aux Chats, et $254,807.31 pour les dommages causés par l'innondation des terres d'Hungry Baie. A la même époque, 1er juillet 1867, le canal de Lachine coûtait $2,587,552.85 ; celui de Cornwall, $1,933,152.69 ; et ceux de Williamsburg, $1,320,665.54. Tous ces canaux ont été construits à peu près dans le

même temps, et à part ceux de Lachine et de Williamsburg, ils ont rencontré presque les mêmes difficultés. Ceux de Willamsburg, ont été singulièrement favorisés par les immenses avantages que présentait la rive du fleuve, et c'est ce qui explique le chiffre comparativement moins élevé du coût de leur construction.

MM. Lanthier et Masson, qui ont tant de choses à dire et à contredire dès qu'il s'agit du canal de Beauharnois, se sont bien donné garde de nous parler du coût probable de leur canal des Cèdres. C'est un point qui vaut pourtant la peine d'être examiné et sur lequel ces MM. auraient dû éclairer le public. Je ne suis pas ingénieur ; je n'ai pas même accès à la bibliothèque du Parlement, ni au bureau des ingénieurs du Département des Travaux Publics ; je trouve néanmoins dans le long document dont parle M. Lanthier, des estimés qui méritent l'attention publique.

CANAL DES CÈDRES.

(*Coût probable de sa construction d'après des estimés faits au-delà de 30 ans passés*).

Estimé de M. Mills.—1833.

Route Mills, à part l'achat du terrain et sans le boisage de la côte des ravins	£235,782
Route par terre	324,943
Route Harwood	442,763

Estimé de M. Keefer.

Route Mills, estimé de 1841	255,900
" " " 1842	354,490

N. B.—M. Killaly disait devant le Comité Spécial, en 1842, que l'estimé de 1841 n'avait été mis devant la Chambre d'Assemblée qu'avec l'entente expresse que le canal serait fait au sud. Ce fut sans doute pour cette raisons que M. Keefer mentionna dans une note au bas que le canal au sud coûterait £50,000 de moins.

ESTIMÉ DU COLONEL PHILLPOTTS, 1839.

Route Mills, à part le coût du boisage de la côte le long des deux ravins	£415,900

ESTIMÉ DE M. DAVID THOMPSON, 1842.

Route Mills.. £415,553

ESTIMÉ DE L'HON. M. KILLALY, 1842.

Route Mills.. £329,838

Ces chiffres contiennent plus d'informations sur les prétendus avantages de la rive nord que tout ce que peuvent en dire MM. Lanthier et Masson. La moyenne de ces estimés est qu'en 1842, le canal des Cèdres aurait coûté, par la route Mills près de £400,000 et un quart de plus par la route par terre le long du fleuve. Aujourd'hui que tout est si cher, que le bois est éloigné, la main d'œuvre hors de prix, près du triple de ce qu'elle était il y a 30 ans, que les gages des hommes de métier ont plus que triplé, et le prix du fer et des autres matériaux en général presque doublé, l'on peut calculer, sans craindre de se tromper, que la Puissance ne pourra se rendre agréable au député de Soulanges et à ses électeurs qu'en dépensant au delà de $4,000,000, somme qui est plus que suffisante, d'après le rapport de la commission de 1870, pour élargir tous les canaux du St. Laurent (celui de Welland excepté) et améliorer la navigation des rapides.

On dit que l'entrée du canal de Beauharnois est de roc solide. D'après les rapports des ingénieurs qui ont exploré les lieux jusqu'aujourd'hui, le fond de cette entrée depuis la tête du canal jusqu'à la Grosse Pointe est de glaise et de cailloux, ou pour me servir de l'expression de M. Keefer, *clay with a few boulder stones*, qu'il serait facile de faire disparaître.

VI.

DIFFICULTÉS DE LA CONSTRUCTION D'UN CANAL AU NORD

Et lorsque l'on examine la longueur d'un canal sur la rive nord et les difficultés considérables de sa constrution, l'estimation de ces ingénieurs paraît raisonnable et modérée.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans le détail de ces difficultés. On les trouve toutes minutieusement développées et soigneusement raisonnées dans les pièces qui accompagnent le rapport du Comité Spécial, en 1842. Il me faudrait plusieurs pages pour mettre devant les yeux du lecteur les opinions de tous les ingénieurs sur cette partie du sujet, et toutes intéressantes qu'elles soient, je ne puis abuser de sa patience jusqu'à ce point. Qu'il me suffise de dire que ces difficultés consistent principalement dans la nature particulière du sol,qui est de glaise et de sable mouvant, dans le creusage des ravins et la rapidité de leurs courants, dans le boisage de la côte, laconstruction des jetées et des chemins de hâlage, celle des aqueducs aux rivières Rouge, à de l'Isle et à la Graisse, l'enlèvement du roc au Côteau et au pied des Cascades, la différence du niveau de l'eau entre le Lac St. François et le Lac St. Louis, qui est plus élevé du côté nord que du côté sud, etc., etc.

Mais ce qui rend l'infériorité de la rive nord encore plus sensible, c'est que M. Mills est lui-même d'avis qu'il est presque impossible de construire un canal le long des ravins ou sur le haut de la côte.

“ En haut des Cèdres, dit-il, la côte du fleuve a de vingt à
“ trente pieds de hauteur ; elle se compose de glaise et de lits
“ de sable qui s'affaissent fréquemment en grandes quantités,
“ ce qui prouve combien serait destructive la construction
“ d'un canal le long ou près de cette côte, ou même sur son
“ sommet. En bas des Cèdres, il serait encore impossible de
“ construire, à des frais raisonnables, un canal sur la côte du
“ fleuve ou au pied, parce que les éboulements y sont trop
“ fréquents et considérabes.”

Son ami, M. Wright, observe aussi “ que les rives au nord
“ sont formées de glaise et de terre grasse, couverte de sable
“ mouvant, qui occasionnent tous les ans de nombreux ébou-
“ lement. Un canal, ajoute-il, construit dans un pareil ter-
“ rain, serait dans un grand danger dès qu'il serait tant soit
“ peu près du fleuve.”

M. Casey dit aussi que le curage d'un canal par terre au nord serait dix fois plus considérable que celui d'un canal par les ravins.

Cette particularité du sol a été une des principales raisons qui ont engagé MM. Mills et Wright, à recommander l'usage des deux ravins en plein fleuve.

Cependant le canal par les ravins ne rencontre pas les exigences du commerce. M. Casey, d'accord sur ce point avec MM. Mills et Wright, nous informe lui aussi que ce canal *is a steamboat canal* MM. Keefer, Baird et Thompson en disent autant. Il n'y aucun doute que le commerce de la Puissance et celui des Etats-Unis, demandent des canaux ouverts à la navigation des barges et des *shooners* comme à celle des steamers et des propulseurs. Si nos adversaires doutent du fait, ils peuvent consulter l'appendice du rapport de la Commission des Canaux de 1870.

VII.

LE COTÉ MILITAIRE DE LA QUESTION.

Un mot maintenant de l'objection contre le canal de Beauharnois basée sur des considérations militaires. J'aime à croire que MM. Lanthier et Masson, même le patriotique Dr. Fortier, ne prétendront pas qu'ils sont plus nationnaux et dévoués à la Couronne Anglaise que l'était le Gouverneur-Général, Sir Charles Bagot. Voici donc ce qu'il répondait aux loyaux habitants de Soulanges, ayant M. Simpson en tête, qui représentaient à Son Excellence que le canal de Beauharnois était une énorme bévue au point de vue militaire.

" Supposons, le cas d'une invasion de la part des Etats-
" Unis, par le Lac Champlain, on devra rencontrer l'ennemi
" sur le côté sud du St. Laurent. Toute armée qui pourra
" forcer la troupe de Sa Majesté à traverser le fleuve, aura
" peu de difficulté à s'emparer de Montréal, qui est sans

" défense. Mais, dans ce cas, le canal de Beauharnois ne don-
" nerait à l'ennemi aucun avantage, ni aucune facilité quel-
"conque. Il ne s'en servirait pas pour descendre des troupes
" ou des munitions de guerre ; car il les ferait descendre par
" les rapides avec beaucoup plus d'aise et de vitesse. Il ne
" s'en servirait pas pour faire monter des vaisseaux, parce
" qu'il serait beaucoup plus facile de communiquer avec les
" Etats par le Richelieu et le Lac Champlain. Ce canal ne
" pourrait non plus gêner la communication entre le Haut et
" le Bas-Canada, parce qu'elle est assurée par l'Ottawa et le
" canal Rideau, qui en cas de guerre, seront toujours la
" voie de transport. Il serait tout au plus exposé, s'il était
" pris, à être endommagé ou détruit ; mais en supposant, ce
" qui n'est pas probable, que l'armée anglaise soit chassée
" de la rive sud du St Laurent, les canaux qui se trouvent
" sur la rive nord ne seraient guère mieux protégés ; ils se-
" raient, bien entendu, le point d'attaque, et il serait impossi-
" ble de les défendre contre une force qui aurait été assez con-
" sidérable pour repousser les troupes anglaises au-delà de la
" frontière." D'ailleurs, c'est un fait trop connu du public —que le canal de Cornwal est à la portée même du fusil américain à plusieurs endroits, surtout aux îles Barnhart et Chimney—pour supposer un instant qu'en cas de guerre, les canaux du St Laurent, celui des Cèdres en particulier, seraient quelqu'utilité.

VIII.

CONCLUSION.

Pour résumer cette correspondance, toute la question semble être de savoir si l'élargissement du canal de Beauharnois et le creusage de l'entrée à Valleyfield coûteront moins cher qu'un nouveau canal au nord et de combien ? Et dussent-ils coûter davantage, l'on devra, avant d'adopter la rive nord s'assurer que la saison de la navigation par celle-ci ne sera pas plus courte que par la rive sud, à raison de l'Ottawa et de la situation particulière des lieux au pied des Cascades.

Ce calcul ne peut être fait que par des ingénieurs compétents et désintéressés, après des explorations sciencifiques des deux rives.

A la requisition de M. Lanthier,—car il nous informe lui-même que " la législature ayant à s'occuper, durant ce par- " lement de l'amélioration de la navigation sur le St. Laurent, " il a saisi cette occasion pour engager l'Exécutif et la légis- " lature à réparer l'erreur de 1842,"—le gouvernement de la Puissance ordonna l'automne dernier une nouvelle exploration ; celle du lac St. François fut confiée à M. Crawford, et celle de la rive nord à M. Baillargé, assisté de M. Farigénea.

M. Harwood nous dit que le rapport de M. Baillargé sera *honnête et désintéressé.* M. Lanthier considère que je l'ai soupçonné d'être *acheté.* Ni l'une ni l'autre de ces assertions n'est fondée. Que M. Baillargé soit honnête homme, c'est ce que personne ne niera ; qu'il soit acheté, personne ne le croira non plus ; mais qu'il soit désintéressé, je le nie. J'ai avancé que M. Baillargé était intéressé, comme domicilié aux Cèdres, y ayant des intérêts de propriété et de famille, et l'accusation n'a été démentie par personne. Le désintéressement de M. Baillargé est tel que M. Harwood est même en position d'annoncer d'avance, comme il le fit dans sa lettre publiée dans la *Minerve* du 27 Mars, que son rapport " sera " soumis sous peu à la Chambre, *et là nous verrons qu'il s'ac- " corde avec celui de MM. Mills et Casey.*" Le pays, pas plus que le comté de Beauharnois, ne peut accepter la décision d'une cause aussi importante par un tel juge. Chez toutes les nations civilisées, on permet de récuser un expert pour cause d'intérêt ; les juges des plus hautes cours ne peuvent juger les matières qui les intéressent, eux, leurs femmes, leurs enfants, ou même leurs parents au degré de cousin-germain ; et l'on ne nous permettra pas de récuser un expert public pour raison d'intérêt personnel, sans parler de celui de tous ses cousins et de ses cousines ? Une telle prétention est trop monstrueuse, trop dangereuse dans ses conséquences pour recevoir l'approbation du public intelligent et impartial.

C'est surtout lorsqu'il s'agit de dépenser les deniers du peuple et d'améliorations publiques aussi considérables que celles de l'élargissement d'un grand canal en bon état de fonctionnement ou de la construction d'un nouveau canal à sa place, qu'il faut que le moindre soupçon de servir des intérêts privés ne puisse pas même exister. Si donc le creusage de la Baie de Valleyfield présente des difficultés plus graves que celle de la construction du canal des Cèdres, il faut que ce point soit établi par des ingénieurs parfaitement étrangers aux influences de localité. Le pays a trop confiance dans le patriotisme des membres du gouvernement actuel et dans l'intelligence de son Parlement, pour supposer un instant que le rapport de M. Baillargé sera adopté par l'un ou l'autre.

Que l'on confie l'exploration des lieux à des mains étrangères, le résultat sera, je ne crains pas de le dire, ce qu'il a toujours été, que la rive sud est la meilleure, tant au point de vue de l'économie que de la navigation et du commerce. Comme le disait M. Killaly, devant le Comité Spécial en 1842, et avec connaissance de cause : " Je suis convaincu " que quand bien même on ferait faire deux fois plus d'explo- " rations, on ne pourrait arriver à aucune autre conclusion " que la ligne du canal sur le côté sud est de beaucoup supé- " rieure et plus efficace qu'aucune autre sur le côté nord. "

Avant qu'il puisse être sérieusement question de faire le canal des Cèdres, il faut attendre que le trafic exige une double rangée de canaux le long du St. Laurent, besoin qui se fera sentir avant longtemps. Encore, alors, il ne sera pas sans intérêt d'examiner si un canal par la route Baird ou la rivière St. Louis, d'Hungray Bay à la ville de Beauharnois, ne serait pas plus avantageux qu'un canal sur la rive nord.

D. GIROUARD.

du
ue
de
à
es
u-
us
il
nt
n-
nt
er
ar

n-
a
nt
e.
en
u
o-
n
é-
"
le
n-
se
ns
a
s,